

Spodsbjerg-Tårs, Bøjden-Fynshav og Samsø-Kalundborg.

For så vidt angår retten til at meddele pålæg eller eneret, der har som konsekvens, at ingen andre kan drive færgefart på den pågældende færgerute, heller ikke på kommercielle vilkår, præciseres at denne kun kan meddeles, når *hensynet til opretholdelsen af en færgerute i særlig grad taler derfor* og i øvrigt i overensstemmelse med cabotagesejlsforordningen.

Afgørende for, hvornår hensynet til opretholdelsen af en færgerute i særlig grad taler derfor, kan f.eks. være, at en eneret anses for det eneste egnede middel til opfyldelse af væsentlige transportbehov. I andre tilfælde kan man måske nøjes med mindre restriktive foranstaltninger end eneret for at undgå, at der er operatører på markedet, »der skummer fløden«, og for at undgå, at den nødvendige statsstøtte vil skulle forhøjes som følge af denne risiko.

Det foreslås derfor, at det bliver muligt som et mindre indgribende alternativ til en egentlig eneret at fastsætte minimumsbetingelser for anden færgedrift end den samfundsbegrundede, hvilket skal hindre, at den anden færgedrift - som naturligt vil være bestemt af kommercielle markedsvilkår - tilrettelægges således, at den vil kunne »skumme fløden« ved f. eks. kun at foretage færgedrift i højsæsonen. Den samfundsbegrundede færgefart vil typisk skulle sejle også uden for højsæsonen, hvorfor rentabiliteten af færgeruten vil blive væsentligt reduceret ved sæsonbetonet konkurrerende færgedrift. Konsekvensen vil typisk være - hvis der ikke sættes grænser for den konkurrerende færgedrift - at det offentliges kontraktbetaling til operatøren af den samfundsbegrundede færgebetjening (PSO-operatøren) ville skulle fastsættes til et højere beløb.

Det skønnes derfor mere hensigtsmæssigt i *særlige tilfælde*, hvor det f.eks. er afgørende at have færgedrift fordelt over året, at give mulighed for at kunne stille betingelser i form af en afgørelse til den pågældende operatør af den konkurrerende kommercielle færgedrift, således at denne skal have et driftsomfang i hele året, der relativt svarer til hvad, der udføres af den operatør, der pålægges offentlig tjeneste (PSO-operatørens).

Som eksempel på en situation, hvor det vil kunne komme på tale at stille sådanne betingelser kan nævnes følgende:

Hvis en PSO-operatør f.eks. sejler 40 gange om ugen om sommeren, og den kommercielle operatør 20 gange om ugen, kan der med hjemmel i færgelovens § 3, stk. 3, stilles betingelser for den kommercielle ope-

ratørs færgefart til f.eks. også at sejle med 50 pct. af PSO-operatørens færgefartsfrekvens i vinterperioden. Det vil herved kunne undgås, at »fløden skummes«, dvs. at en kommerciel operatør går ind og udelukkende sejler på de lukrative tidspunkter, hvor der er god passagerbelægning f.eks. om sommeren.

Bestemmelsen vil kunne anvendes til at fastsætte minimumsbetingelser for den ugentlige frekvens og for frekvensens fordeling over året, således at der udover sejls i højsæsonen også sejles i lavsæsonen, f.eks. om vinteren.

Ved mulighed for at kunne fastsætte sådanne betingelser opnås - uden at der fastsættes en eneret - at grundlaget for PSO-operatørens indtjening ikke udhules af konkurrerende færgedrift i højsæsonen, og at det offentliges kontraktbetaling ikke bliver større end nødvendigt for opretholdelsen af den samfundsbegrundede færgebetjening.

Muligheden efter forslaget til færgelovens § 3, stk. 4 og 5, til at fastsætte særlige betingelser er noget nyt i forhold til de gældende regler i dag. Forslaget skal ses på baggrund af Kommissionens fortolkningsmeddelelse, hvori Kommissionen har understreget, at man i mange tilfælde i stedet for en eneret kan nøjes med mindre restriktive foranstaltninger for at undgå, at der er operatører på markedet, »der skummer fløden«, og for at reducere den nødvendige statsstøtte.

Det skønnes, at forslaget giver mulighed for at tilrettelægge færgeruterne med offentlig service forpligtelser (PSO-færgeruter) på en hensigtsmæssig måde, som der ikke i dag er hjemmel til hverken i cabotage-sejlsforordningen eller i færgefartsloven.

Kommissionen har i brev af 22. oktober 2007 (bilag 2 til lovforslaget) konstateret, at for så vidt angår bestemmelserne om muligheden for at give eneret på besejling af en given cabotagerute, ville det have været at foretrække, hvis der i princippet kun kunne indrømmes en sådan eneret i særligt begrundede tilfælde. Det er imidlertid muligt at godkende den mekanisme, der er beskrevet i lovforslaget, og ifølge hvilken der kan udstedes eksklusivlicenser, medmindre det godtgøres, at der er behov for at fastholde en rute med andre midler. For hver rute, for hvilken der indrømmes enekoncession, er det vigtigt at sikre, at der på forhånd føres bevis for, at der ikke findes andre løsninger.

Hvis en operatør pålægges særlige betingelser efter § 3, stk. 4, og alligevel eksempelvis af driftsøkonomiske grunde stopper for færgefarten til vintersæsonen, vil det kunne udgøre en ansvarspådragende adfærd, hvis det må lægges til grund, at operatøren fra starten vidste eller burde vide, at betingelserne ikke ville bli-